Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/1718

26. 01. 88

Sachgebiet 9

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Dr. Martiny, Daubertshäuser, Amling, Antretter, Bamberg, Büchler (Hof), Ewen, Frau Faße, Dr. Glotz, Dr. Haack, Haar, Hasenfratz, Ibrügger, Kißlinger, Kolbow, Kretkowski, Lambinus, Leidinger, Lutz, Müller (Schweinfurt), Dr. Niese, Pauli, Porzner, Purps, Schmidt (München), Frau Schmidt (Nürnberg), Dr. Schöfberger, Sieler (Amberg), Frau Dr. Skarpelis-Sperk, Stiegler, Vahlberg, Verheugen, Dr. Wernitz, Wimmer (Neuötting), Dr. de With, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD
— Drucksache 11/1577 —

Großflughafen München II

Der Bundesminister für Verkehr – A 21/20.70.82. – 01 – hat mit Schreiben vom 25. Januar 1988 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Wann wird die A 99 bis zur A 8 fertiggestellt sein, um den Verkehr aus dem Münchner Westen und Norden aufzunehmen?

Wegen jahrelanger kontroverser Diskussion um die richtige Trassenführung mußte ein Baubeginn immer wieder verschoben werden.

Die Landeshauptstadt München unterstützt nunmehr ebenfalls eine Linie mit Nordtrasse im Allacher Forst. Auch in dem hierfür laufenden Planfeststellungsverfahren sind erneut Widerstände gegen das Autobahnprojekt deutlich geworden.

Das Bundesverkehrsministerium und die bayerische Straßenbauverwaltung bleiben mit Nachdruck bemüht, den Weiterbau der A 99 sofort nach Vorliegen der Baugenehmigung in Angriff zu nehmen und das Projekt dann so schnell wie technisch möglich fertig zu stellen.

2. Wie sollen die Autofahrer aus dem Münchner Osten und Südosten zum Flughafen gelangen, bis die Flughafentangente Ost fertiggestellt ist? Wann ist mit der Fertigstellung zu rechnen?

Bei der „Flughafentangente Ost" handelt es sich um den Neubau einer Staatsstraße in der Baulast des Freistaates Bayern. Bundesregierung bzw. Bundesverkehrsministerium haben keinen Einfluß auf Planung und Bau dieses Projekts.

Nach Angaben der bayerischen Straßenbauverwaltung ist die Flughafentangente Ost in einen 7 km langen Teilabschnitt östlich des Flughafens bereits dem Verkehr übergeben; über die Staatsstraße 2084 besteht auch ein Anschluß an die A 92.

Sollte die durchgehende Fertigstellung der Flughafentangente Ost bis zur Eröffnung des Flughafens München II nicht möglich sein, so müßte in den jeweiligen Abschnitten das vorhandene Straßennetz benutzt werden.

3. Welche Entlastungsstraßen für die ohnehin überlastete A 9 sind im Norden Münchens in den Bedarfsplänen der Bundesregierung vorgesehen, und wann sollen sie fertiggestellt sein?

In der Stufe „Planungen" des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen ist ein Neubau der A 921 östlich der Isar zwischen Autobahnring (A 99) und Anschluß Flughafenzubringer West an die A 92 enthalten. Ein Baubeginn dieser – vor Ort stark umstrittenen – Autobahnspange ist noch nicht absehbar.

Um die Entlastungsmöglichkeit der A 92 für die A 9 künftig besser nutzen zu können, ist zwischen den Autobahnkreuzen Neufahrn und München-Nord sowie dem Autobahndreieck Feldmoching die Installation einer Wechselwegweisung geplant. Diese wird ergänzt durch eine Streckenbeeinflussungsanlage auf der A 9 zwischen dem Autobahndreieck Holledau und München. Damit kann im Bedarfsfall künftig die überlastete A 9 zwischen dem Autobahnkreuz München-Nord und dem Autobahnkreuz Neufahrn über A 99 und A 92 umfahren werden, wodurch die Erreichbarkeit des Flughafens München II in kritischen Zeiten verbessert wird.

4. Inwieweit stellt die A 921 (Isarparallele) eine ernsthaft erwogene Trasse zur Verkehrserschließung des Flughafens dar?

Der Bau der A 921 wird – entsprechend ihrer Einstufung im Bedarfsplan – zunächst noch nicht konkret erwogen. Erst die Verkehrsentwicklung nach Eröffnung des Flughafens München II wird Anhaltspunkte dafür bieten, ob und ggf. zu welchem Zeitpunkt der Bau einer A 921 erforderlich wird.

5. Wird die Bundesregierung, um die Straßen zu entlasten, durch Sonderfinanzierung dazu beitragen,

   — daß die U-Bahnlinie über Kieferngarten hinaus bis Garching und zum Gelände der Forschungsinstitute der TU München verlängert wird,

   — daß die S-Bahn-Linien 3 und 6 zu einem Ring verbunden werden?

Eine Sonderfinanzierung ist in beiden Fällen nicht möglich; nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz kann der Bundesminister für Verkehr nur auf Vorschlag der Länder und im Benehmen mit ihnen tätig werden.

6. Wie will die Bundesregierung ferner dazu beitragen, daß die im Personennahverkehr angestrebte Quote von 40 % Schienen- und 60 % Straßenverkehr zum Flughafen erreicht wird?

Die Bundesregierung geht davon aus, daß die Flughafen-S-Bahn von den Flugpassagieren und von den Beschäftigten am Flughafen in dem entsprechenden Umfang benutzt wird, weil ein großer Teil des erwarteten Personenverkehrsaufkommens Quelle oder Ziel im Bereich des Münchner Verkehrsverbundes (MVV) hat und das Schienen-Zubringersystem sehr gut mit den Abfertigungsanlagen und Arbeitsstätten des neuen Flughafens verknüpft ist.

7. Wieweit sind die Planungen für die Flugrouten fortgeschritten, wie sehen sie aus und wann werden sie veröffentlicht?

Die von der Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) für den Flughafen München II ausgearbeiteten Abflugstrecken sind mit den zuständigen Fachstellen (Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr, Bayerisches Statsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen, der Deutschen Lufthansa AG und der Flughafen München GmbH) abgestimmt worden. Die Abstimmung mit der örtlichen Fluglärmkommission ist in diesem Jahre vorgesehen. Es muß davon ausgegangen werden, daß bis zur Betriebsaufnahme noch verschiedene Änderungen im Hinblick auf die Erfordernisse der Luftraumnutzer nötig sein werden.

Bei den vorgesehenen Simulationen (Untersuchung der Verkehrsströme, Festlegung der Standorte der Navigationsanlagen) können sich noch weitere Änderungen ergeben.

Die Abflugstrecken werden gemäß § 27 a Luftverkehrsverordnung rechtzeitig vor Inbetriebnahme festgelegt und veröffentlicht.

8. Welche Zusammenhänge bestehen zwischen Bevölkerungsdichte und Lärmsituation, und bei welcher Bevölkerungsdichte gilt die Lärmsituation als „günstig"?

Eine Fluglärmsituation kann dann als „günstig" bezeichnet werden, wenn die engere Flughafenumgebung nahezu unbewohnt ist.

Ein Vergleich der Betroffenheit der Bürger mit Fluglärm in München Riem und München II zeigt deutlich, daß durch die Verlegung des Flughafens die Lärmsituation künftig erheblich verbessert wird. Nach dem Planfeststellungsbeschluß ergibt sich folgendes Bild:

Abgrenzung nach dem Fluglärmgesetz für Riem; für München II analoge Berechnung	Wohnbevölkerung in den Bereichen	
	München Riem	München II
Schutzone 1	4 000	–
Schutzzone 2	60 000	5 000
Schutzzone 3	140 000	25 000

9. Wie ist die Entschädigung der durch den Fluglärm betroffenen Bürger konkret vorgesehen und wann ist mit entsprechenden Entscheidungen zu rechnen?

Die Entschädigung der durch Fluglärm betroffenen Bürger ist durch den Planfeststellungsbeschluß geregelt. Innerhalb eines Tagschutzgebietes sind an allen Aufenthaltsräumen, innerhalb eines Nachtschutzgebietes an allen Schlafräumen Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Darüber hinausgehende Entschädigungsleistungen in Geld sind zusätzlich in einem engeren Bereich um den Flughafen vorgesehen.

Die Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses sind von zahlreichen Anwohnern angefochten worden. Die gerichtlichen Auseinandersetzungen sind hierzu noch nicht abgeschlosen.

Von der Flughafen München GmbH wird angestrebt, auf jeden Fall einen wesentlichen Teil der Schallschutzmaßnahmen noch vor Inbetriebnahme des neuen Flughafens zu realisieren.

10. Welche Nachtflugregelung ist für den Flughafen München II vorgesehen, und wann werden die betroffenen Bürgerinnen und Bürger davon erfahren?

Die Nachtflugregelungen sehen vor, daß am Flughafen München II eine Kernzeit von 24 Uhr bis 5 Uhr, für Starts bis 6 Uhr grundsätzlich von Flugbewegungen freizuhalten ist. Ausgenommen hiervon sind lediglich Postflüge, Flüge für Katastrophen- und Hilfsleistungsfälle, Landungen in Notsituationen und solche Flüge, die in sonstigen Fällen eines besonderen öffentlichen Interesses erforderlich sind und im Einzelfall zugelassen werden.

Außerhalb der nächtlichen Kernzeit sind von 22.00 Uhr bis 24.00 Uhr sowie von 5.00 Uhr bis 6.00 Uhr insgesamt nur 28 geplante Flugbewegungen mit geräuscharmen Flugzeugen (ICAO-Anhang 16 Kapitel 2, ab 1996 Kapitel 3) zulässig.

Die Nachtflugregelungen sind im Planänderungsbeschluß vom 8. Juni 1984 festgelegt. Sie sind den Betroffenen bekannt. Der Planänderungsbeschluß wurde ebenso wie der Planfeststellungsbeschluß selbst den Betroffenen auf Anforderung zugestellt.

Die Nachtflugregelung ist wie alle anderen Schutzauflagen ebenfalls angefochten worden und daher ebenso Gegenstand der gegenwärtig laufenden Musterverfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof.

11. Welche planerischen Überlegungen knüpft die Bundesregierung an die von der „Flughafen München GmbH" und der Lufthansa genannten Zuwachsraten der Luftfracht?

Die Bundesregierung geht von einer Zunahme des Luftfrachtaufkommens, ähnlich wie in der Vergangenheit, aus und hält deshalb entsprechende planerische Vorsorge der Flughäfen und der Luftverkehrsgesellschaften für geboten.

12. Wie beurteilt die Bundesregierung die geplante Entwicklung des Luftfrachtaufkommens?

Siehe Antwort zu Frage 11.

13. Inwieweit wirkt sich das zu erwartende Luftfrachtaufkommen auf die Nachtflugregelungen aus, und welche Position nimmt die Bundesregierung hierzu ein?

Luftfracht wird als Beifracht auf Passagierflügen sowie auch auf Nurfrachtflügen befördert. Im Rahmen des zulässigen Kontingents werden solche Flüge auch in der nächtlichen Randzeit abgewickelt werden. Da nur geräuscharme Flugzeugmuster eingesetzt werden dürfen, sowie bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgesehen sind, ist im Zusammenhang mit der Nachtschutzregelung dem nächtlichen Ruhebedürfnis der Bevölkerung in hohem Maße Rechnung getragen.

14. Von welcher Quote Straße–Schiene geht die Bundesregierung in bezug auf das Luftfrachtaufkommen aus?

Die Luftfracht wird überwiegend von Spediteuren gesammelt, mit LKW zum Flughafen gebracht und dort unmittelbar den Luftverkehrsgesellschaften aufgeliefert.

Bei Bedarf können die Frachtanlagen in München II an das Schienennetz angeschlossen werden.

15. Inwieweit sieht die Bundesregierung die Rentabilität des Flughafens München II abhängig vom Luftfrachtaufkommen?

Das Luftfrachtaufkommen verbessert die Einnahmesituation der Flughafen München GmbH. Insofern hat das Luftfrachtaufkommen in München II auch Bedeutung für die Rentabilität des neuen Flughafens.

16. Welche Stellung bezieht die Bundesregierung zu der öffentlich aufgeflammten Diskussion um eine dritte Start- und Landebahn, und wird sie mögliche Überlegungen hinsichtlich einer Änderung des Planfeststellungsbeschlusses unterstützen oder herbeizuführen suchen?

Die Flughafen München GmbH hat in 1981/82 auf die Rechte aus der Planfeststellung für die dritte Start- und Landebahn am Flughafen München II verzichtet. Sie hat damals erklärt, daß dieser Verzicht als Ausfluß der aktuell prognostizierten Bedarfssituation zu sehen sei.

Der Verzicht auf die Start- und Landebahn wird zu überdenken sein, wenn eine weitgehende Kapazitätsauslastung des Zweibahnsystems erreicht oder absehbar sein wird und damit in Zukunft Kapazitätsengpässe größeren Umfangs zu erwarten sind.

Ob solche Voraussetzungen für die Planfeststellung einer dritten Bahn gegeben wären, würde die Regierung von Oberbayern als Planfeststellungsbehörde in einem neuen Planfeststellungsverfahren zu prüfen haben.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333